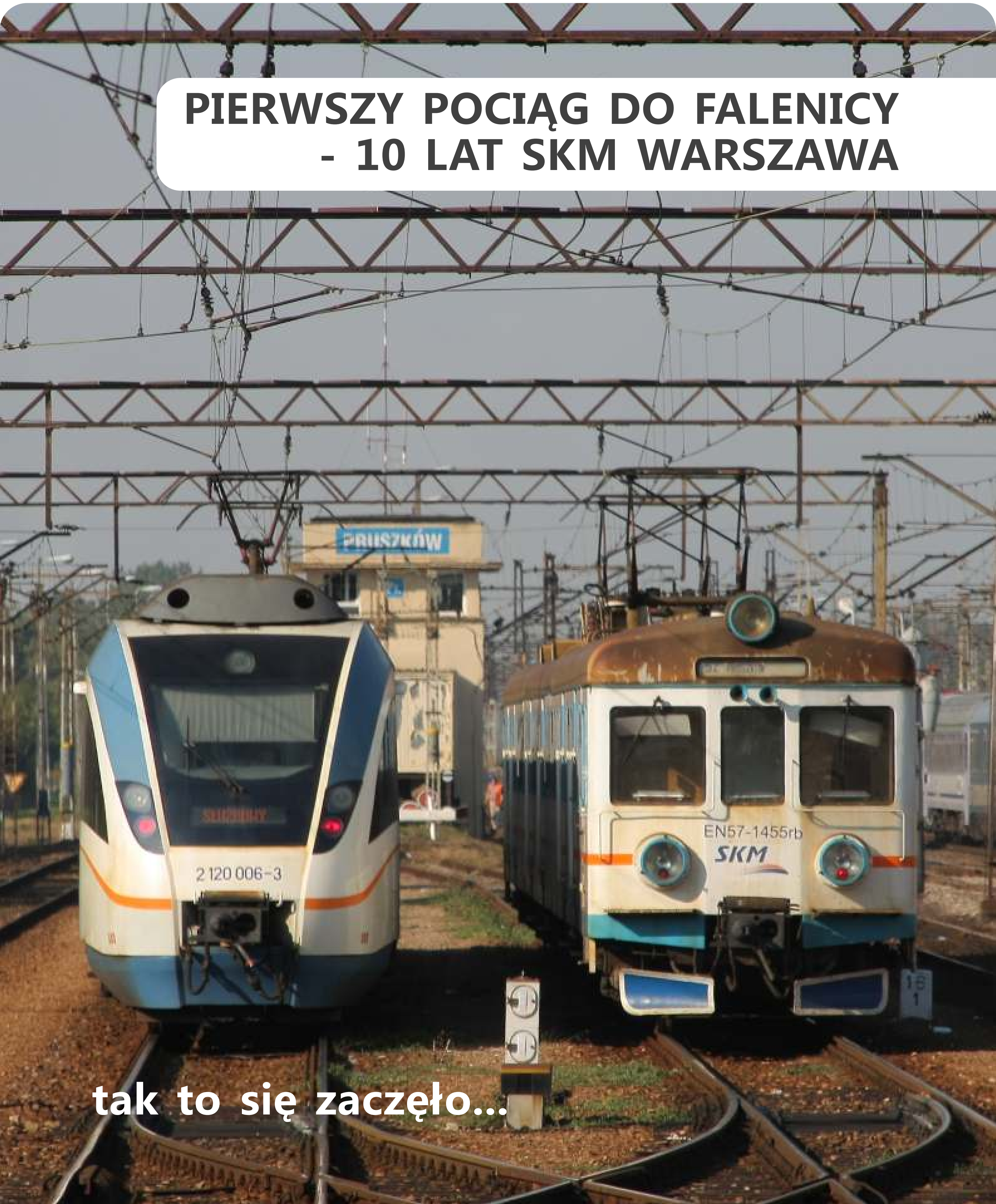
@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

10(92)
październik
2015

PIERWSZY POCIĄG DO FALENICY - 10 LAT SKM WARSZAWA



tak to się zaczęło...

Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Komunikacja dla najmłodszych

Drodzy Czytelnicy

Rankiem – 3 października 2005 roku jeden pociąg Szybkiej Kolei Miejskiej wyjechał na trasę Warszawa Zachodnia – Warszawa Falenica. Od tego dnia właśnie minęło 10 lat. **Tematem numeru październikowego iZTM jest warszawska SKM** – jej historia, plany rozwoju oraz tworzący ją ludzie.

10 lat temu – w październiku na tory miały wyjechać dwa pociągi SKM – jeden wypożyczony z Gdyni i jeden nowy, wyprodukowany specjalnie dla pierwszego warszawskiego przewoźnika kolejowego. W ostatniej chwili nowy pojazd nie został dopuszczony do ruchu i przez dwa dni kursował tylko stary pociąg trójmiejski. *Moim zadaniem było zrobić wszystko, by oba pociągi wyjechały na tory o czasie. Stres był niesamowity. Od wielu dni kontaktowałem się z serwisem producenta, z osobami, które miały dopuścić pociąg do ruchu, obserwowałem jazdy próbne. Wydawało się, że wszystko będzie w porządku* – wspomina członek zarządu SKM Jerzy Obrębski.

Od tego czasu minęło 10 lat, SKM nie przypomina przewoźnika sprzed dekady i skupia się na planach rozwoju. *Cały czas pamiętamy o kierunkach na Piaseczno, Ożarów Mazowiecki i Zegrze. Bardzo chcielibyśmy włączyć je do naszego rozkładu jazdy* – mówi prezes zarządu SKM Krystyna Pękała.

O codziennej działalności Szybkiej Kolei Miejskiej opowiadają jej pracownicy. Maszynista-instruktor Sławomir Ligman wspomina, jak przez ostatnich kilkadziesiąt lat zmienił się tabor kolejowy, ale także to, co pozostało niezmienne... O najbardziej traumatycznym wydarzeniu w 15-letniej pracy zawodowej na kolei opowiada kierowniczka pociągu Monika Pazio. Dyspozytor ruchu Michał Głaszczka tłumaczy, jaki wpływ na ruch kolejowy ma np. mroźna i śnieżna zima.

Konduktorzy i stangreci w czasie jazdy papierosów, cygar i fajek palić nie powinni. **Ponad 150 lat temu wydano Rozporządzenie policyjne regulujące ruch omnibusów w Warszawie**, które możemy uznać za pierwowzór obecnie obowiązującego **regulaminu przewozu. 40 lat wcześniej**, wraz z uruchomieniem omnibusów konnych, **wprowadzono pierwsze dekoracje pojazdów komunikacji zbiorowej**. Z **„Krótkiej historii o dekorowaniu pojazdów komunikacji miejskiej”** dowiedzą się Państwo, czy regulaminy i dekoracje na przestrzeni ostatnich stu kilkudziesięciu lat zmieniły się nie do poznania, czy wbrew pozorom - niewiele.

Zachęcamy do lektury

iZTM
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktorka prowadząca:
Magdalena Potocka

Skład:
Maciej Beister

Nakład:
9365

Prenumerata:
ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.ztm.waw.pl

www.facebook.com/ztm.warszawa

www.twitter.com/ztm_warszawa

www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Które linie wrócą na most Łazienkowski?

Ruch na moście Łazienkowskim zostanie przywrócony na przełomie października i listopada br. Wraz z jego otwarciem w układzie linii autobusowych zostaną wprowadzone zmiany.

Linia 138
- przywrócenie trasy sprzed zamknięcia mostu biegnącej ulicami: **Francuską, Zwycięzców, Wałem Miedzeszyńskim i mostem Łazienkowskim**
- częstotliwość: **co 10-15 minut** w godzinach szczytu i **co 20 minut** poza szczytem i w święto.

Linia 141
- wycofanie linii z trasy objazdowej prowadzącej przez most Poniatowskiego i **przywrócenie kursów przez most Łazienkowski**
- częstotliwość: **co 10 minut** w godzinach szczytu i **co kwadrans** poza godzinami szczytu i w dni świąteczne.

Linia 143
- wydłużenie obecnie obowiązującej trasy skróconej z Rembertowa do ronda Wiatraczna **do GUS-u przez most Łazienkowski**
- częstotliwość: **co 10 minut** w szczycie i **co kwadrans** poza szczytem oraz w święta.

Linia 151
- wycofanie z trasy objazdowej prowadzącej przez Wał Miedzeszyński i most Poniatowskiego i **przywrócenie trasy przez most Łazienkowski do stacji metra Politechnika**
- częstotliwość: **co 12 minut** w godzinach szczytu i **co 20 minut** poza godzinami szczytu oraz w święto.

Linia 182
- **przywrócenie starej trasy przez most Łazienkowski**
- częstotliwość: **co 5-6 minut** w godzinach szczytu oraz **co 10 minut** poza szczytem i **co 20 minut** w święto.

Linia 188
- wycofanie linii z trasy objazdowej przez most Poniatowskiego i **przywrócenie kursów przez most Łazienkowski**
- częstotliwość: **co 10-15 minut** w szczycie oraz **co 20 minut** poza szczytem i w dni świąteczne.

Linia 411
- **przywrócenie kursów przez most Łazienkowski na pełnej trasie** ze Starej Miłosny oraz **kursów w godzinach szczytu na odcinku Gocław – Metro Politechnika**
- częstotliwość: kursy ze Starej Miłosny **co pół godziny** w szczycie i poza szczytem oraz dodatkowe kursy na trasie skróconej Gocław – Metro Politechnika, dzięki czemu częstotliwość między Gocławiem a metrem będzie wynosiła **10 minut**.



Linia 502
- **wydłużenie obecnie obowiązującej trasy** ze Starej Miłosny do stacji metra Stadion Narodowy **do stacji metra Politechnika przez most Łazienkowski**
- częstotliwość: w godzinach szczytu **co kwadrans**, a poza godzinami szczytu i w święta **co pół godziny**.

Linia 514
- **wydłużenie obecnie obowiązującej trasy** do stacji metra Stadion Narodowy **do Metra Politechnika przez most Łazienkowski**
- częstotliwość: **co 30 minut** w szczycie, poza szczytem i w święto.

Linia 520
- wycofanie z trasy objazdowej prowadzącej przez most Poniatowskiego i **przywrócenie kursów przez most Łazienkowski**
- częstotliwość: w godzinach szczytu **co 8 minut**, a poza szczytem i w święto **co 10 minut**.

Linia 523
- **utrzymanie kursów do Starego Bemowa**, ale nie przez most Poniatowskiego, tylko **przez most Łazienkowski**
- częstotliwość: **co 5-6 minut** w godzinach szczytu oraz **co 10 minut** poza szczytem i w święto.

Linia 525
- **przywrócenie starej trasy przez most Łazienkowski**
- częstotliwość: **co 12 minut** w godzinach szczytu, **co 15 minut** poza szczytem oraz **co 20 minut** w święta.

Linia E-1
- **utrzymanie kursowania linii dowożącej mieszkańców Gocławia do stacji metra Stadion Narodowy**
- częstotliwość: **co 10 minut** tylko w godzinach szczytu.

Pierwsza linia cmentarna już od 10 października

10 października na trasę wyruszy pierwsza weekendowa linia cmentarna **C40**. Połączy stację metra Młociny z największymi bramami cmentarza Północnego.

W weekendy 10 i 11 oraz 17 i 18 października na ulice wyjadą autobusy linii **C40** i będą obsługiwały trasę: **METRO MŁOCINY** – Kasprowicza – Sokratesa – Wólczyńska – Opłotek – Palisadowa – **CM.PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.** – Wóycickiego – **CM.PÓŁNOCNY-BRAMA PŁD.** – Wólczyńska – Estrady – Dziekanowska – **CM.PÓŁNOCNY-BRAMA ZACH.**

Dla autobusów będą obowiązywały przystanki: Metro Młociny, Sokratesa, Bogusławskiego, Popiela, Cm. Północny-Brama Gł., Cm. Północny-Brama Płd., Estrady, Wólka Węglowa i Cm. Północny-Brama Zach.



Autobusy będą kursowały **co 10 minut**.

Autobusy pojadą Baletową

ZTM, wspólnie z Urzędem Dzielnicy Ursynów, planuje objąć obsługą komunikacyjną ulicę Baletową. Powstaną tam przystanki oraz zostanie uruchomiona nowa linia autobusowa.

Ulicą Baletową, którą można dojechać m.in. do przystanku kolejowego Warszawa Dawidy obecnie nie kursują autobusy. Dzięki objęciu jej obsługą, mieszkańcy tej części Ursynowa zyskają nie tylko dojazd do przystanku kolejowego, ale i do pierwszej linii metra. Zanim ulicą pojadą autobusy konieczne będzie wybudowanie nowych przystanków. W sumie powstanie sześć par przystanków, z których ZTM zaprojektuje pięć par (poza zlokalizowanymi na wlotach skrzyżowania Baletowa / Farbiarska). Szóstą parę zaprojektuje urząd dzielnicy, który zobowiązał się również do sfinansowania budowy wszystkich nowych przystanków. Urząd zapłaci również za budowę pętli dla autobusów.

Po wybudowaniu przystanków ZTM planuje uruchomić linię autobusową kursującą na trasie: **Baletowa – Puławska – Płaskowickiej – Roentgena – Pileckiego – Herbsta – Metro Stokłosy – al. KEN – URSYNÓW PŁD**. Mieszkańcy z okolic ulicy Baletowej zyskają połączenie z metrem. Aby usprawnić dojazd do metra (przede wszystkim do stacji Stokłosy) również mieszkańcom Zielonego Ursynowa autobusy nowej linii zostaną skierowane ulicami, którymi obecnie kursują już linie 209 i 809.



POP Świętokrzyska na linii M2 otwarty

5 października został ponownie otwarty Punkt Obsługi Pasażerów na stacji drugiej linii metra Świętokrzyska.



Punkt Obsługi Pasażerów na stacji II linii metra Świętokrzyska został otwarty 5 października po wakacyjnej przerwie. **Punkt znajduje się na wschodniej głowicy stacji metra Świętokrzyska** (linii M2) **w pawilonie handlowym 1011**. Jest otwarty **od poniedziałku do piątku w godzinach 12.00 – 19.00**.

Metro Wierzbno – sobota bez głowicy południowej, a niedziela bez północnej

W sobotę, 10 października nieczynne będą wyjścia i wejścia na stację metra Wierzbno znajdujące się przy skrzyżowaniu al. Niepodległości z ulicą Woronicza (głowica płd.). W niedzielę, 11 października zamknięte będą wyjścia i wejścia zlokalizowane przy skrzyżowaniu al. Niepodległości z ulicą Naruszewicza (głowica płn.). Zamknięcie głowic jest niezbędne do wykonania systemu informacji dotykowej dla osób niewidomych.

W najbliższy weekend 10 – 11 października system informacji dotykowej będzie montowany na stacji metra Wierzbno. W sobotę, 10 października niedostępne będą wyjścia i wejścia na stację od strony skrzyżowania al. Niepodległości z ulicą Woronicza (głowica płd.). W niedzielę, 11 października nie będzie można korzystać z wyjść i wejść na stację znajdujących się przy skrzyżowaniu al. Niepodległości z ulicą Naruszewicza (głowica płn.).

Podczas kolejnych weekendów w soboty nieczynne będą kolejno głowice południowe stacji Racławicka, Wawrzyszew, Stare Bielany i Słodowiec. W niedziele niedostępne będą głowice północne stacji. Prace będą prowadzone zgodnie z harmonogramem:

stacja Racławicka

- sobota, 17 października – nieczynne wyjścia i wejścia od strony skrzyżowania al. Niepodległości z ulicą Racławicką (głowica płd.)
- niedziela, 18 października – nieczynne wyjścia i wejścia od strony al. Niepodległości na odcinku Odolańska – Wiktorska, przy siedzibie Komendy Głównej Straży Granicznej (głowica płn.)

stacja Wawrzyszew

- sobota, 24 października – nieczynne wyjścia i wejścia od strony skrzyżowania ulicy Kasprowicza z ulicą Lindego (głowica płd.)
- niedziela, 25 października – nieczynne wyjścia i wejścia od strony skrzyżowania ulicy Kasprowicza z ulicą Wergiliusza

stacja Stare Bielany

- sobota, 7 listopada – nieczynne wyjścia i wejścia od strony skrzyżowania ulicy Kasprowicza z al. Zjednoczenia (głowica płd.)
- niedziela, 8 listopada – nieczynne wyjścia i wejścia od strony skrzyżowania ulicy Kasprowicza z ulicą Płatniczą (głowica płn.)

stacja Słodowiec

- sobota, 14 listopada – nieczynne wyjścia i wejścia na stację znajdujące się bliżej skrzyżowania ulicy Marymonckiej z ulicą Żeromskiego (głowica płd.)
- niedziela, 15 listopada – nieczynne wyjścia i wejścia na stację znajdujące się przy ulicy Kasprowicza (głowica płn.).

Za jazdę bez biletu zapłacisz również kartą

Pasażerowie podróżujący komunikacją miejską bez ważnego biletu mają kolejną możliwość, by – po ujawnieniu przez kontrolera – zamiast opłaty dodatkowej w pełnej wysokości 266 zł, zapłacić o 40 proc. mniej. Część kontrolerów biletów została wyposażona w terminale do płatności kartami.

Zarząd Transportu Miejskiego **wyposażył część kontrolerów** biletów w **terminale do obsługi kart płatniczych**. Pasażerowie podróżujący bez biletu, żeby uniknąć konieczności płacenia pełnej kwoty 266 zł, coraz chętniej wnoszą opłaty bezpośrednio u kontrolera. Wówczas **opłata jest pomniejszana o 40 proc**. Obecnie można ją uiścić również przy pomocy karty płatniczej. Pierwszego dnia pracy kontrolerów z terminalami pasażerowie skorzystali 8 razy z możliwości zapłacenia kartą. 25 września odnotowano aż 168 transakcji bezgotówkowych. W okresie od 7 do 27 września kontrolerzy nałożyli 3640 opłat dodatkowych, z czego **1214** (ponad 33,3 proc.) stanowiły **transakcje bezgotówkowe**.

Obecnie kontrolą biletów zajmuje się 166 osób. Są to kontrolerzy etatowi ZTM – 67 osób, kontrolerzy pomocniczy – 67 oraz kontrolerzy SKM – 32. Wystawiają rocznie średnio ponad 30 tys. opłat dodatkowych (opłata na miejscu uiszczona bezpośrednio u kontrolera). Liczba ta znacząco wzrosła od 2011 roku. Wcześniej średnia roczna liczba nakładanych opłat nie przekraczała 20 tys. W 2011 roku weszła w życie taryfa biletowa, która obniżyła wysokość opłaty za jazdę bez biletu o 40 proc. w przypadku wniesienia jej od razu u kontrolera. O ile jeszcze w roku ubiegłym procentowy udział opłat dodatkowych w skali całkowitej liczby wezwań do zapłaty wynosił niewiele ponad 15 proc., o tyle w roku bieżącym systematycznie wzrastał do ponad 24 proc.



Pierwszy pociąg do Falenicy – 10 lat SKM Warszawa

Rankiem – 3 października 2005 roku wyjechał na trasę Warszawa Zachodnia – Warszawa Falenica jeden pociąg Szybkiej Kolei Miejskiej. Był to stary pojazd, oklejony folią w kolorystyce SKM, wypożyczony z Gdyni. Warszawska Szybka Kolej Miejska właśnie skończyła 10 lat.

Pierwszy przejazd dla pasażerów na tej trasie (Warszawa Zachodnia – Warszawa Falenica, przyp. red.) *zaplanowaliśmy na 3 października 2005 roku. Ustalono, że będą dwa obiegi, bo tylko dwoma pociągami dysponowaliśmy: wypożyczonym składem z Gdyni i jednym nowym pociągiem z Newagu. Moim zadaniem było zrobić wszystko, by oba pociągi wyjechały na tory o czasie. Stres był niesamowity. Od wielu dni kontaktowałem się z serwisem producenta, z osobami, które miały dopuścić pociąg do ruchu, obserwowałem jazdy próbne. Wydawało się, że wszystko będzie w porządku* – wspomina członek zarządu SKM Jerzy Obrębski.

Szybka Kolej Miejska rozpoczęła działalność przewozową 3 października 2005 roku. Przez pierwsze dwa dni na tory wyjeżdżał tylko pociąg wypożyczony z Trójmiasta. Był to elektryczny zespół trakcyjny (EZT) EN71, pieszczotliwie nazywany „jamniczkiem". Nazwa była konsekwencją wydłużenia pociągu o dodatkowy wagon silnikowy. Nowy pociąg, kupiony specjalnie dla SKM, w ostatniej chwili nie został dopuszczony do ruchu. Regularne kursy rozpoczął dwa dni później – 5 października.



Przez pierwsze dwa dni – 3 i 4 października 2005 roku pasażerów woził tylko EZT EN71 wypożyczony z Gdyni. Pojazd oklejono folią w barwach SKM Warszawa

fot. powyżej: EZT 14WE na stacji Warszawa Centralna. 23 września 2005 roku nastąpiło oficjalne przekazanie pociągu oraz promocyjny przejazd na trasie Warszawa – Grodzisk Mazowiecki



Trudne początki... Pociąg SKM S2 na stacji Warszawa Śródmieście. W pierwszym okresie działalności spółki posiłkowano się taborem wypożyczonym od innych przewoźników kolejowych

Pierwsze SKM-ki wyjechały na tory 10 lat temu, ale potrzebę powołania kolei aglomeracyjnej dostrzegano już wcześniej. Polskie Koleje Państwowe nie były w stanie uruchomić pociągów obsługujących głównie mieszkańców stołecznych dzielnic położonych w znacznej odległości od centrum – przede wszystkim ze względu na różnice w taryfach biletowych obowiązujących w środkach warszawskiej komunikacji miejskiej i w pociągach PKP. W 2004 roku m.st. Warszawa powołało miejską spółkę kolejową – Szybką Kolej Miejską. W tym samym roku ogłoszono przetarg na zakup sześciu pociągów, które miały obsługiwać połączenia aglomeracyjne.

Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Nowym Sączu (obecnie Newag Nowy Sącz) zaproponowały pociągi bazujące na konstrukcji popularnego EZT EN57. Wykorzystano funkcjonujący od wielu lat układ napędowy, ale przedział pasażerski oraz kabinę maszynisty skonstruowano od nowa. Przede wszystkim zrezygnowano z podziału wagonu na przedziały na rzecz jednoprzestrzennego wnętrza. W pociągach – biorąc pod uwagę lokalny charakter przewozów realizowanych przez SKM – nie zainstalowano toalet. Jednostki zostały wyposażone w klimatyzację, system informacji pasażerskiej (wyświetlacze zewnętrzne i wewnętrzne oraz zapowiedzi głosowe przystanków) oraz w monitoring. Pojawiła się także nowość zdecydowanie ułatwiająca korzystanie z pociągów osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich – windy o napędzie elektrycznym.



W 2010 roku uruchomiono nowa linię SKM S9 na trasie Warszawa Gdańska – Legionowo

Od S1 do S3 przez S9

Początkowo pociągami SKM na linii S1, na trasie Warszawa Zachodnia – Warszawa Falenica, można było podróżować bezpłatnie. W grudniu 2005 roku w pociągach zaczęła obowiązywać taryfa ZTM. Składy zostały wyposażone w kasowniki. Linia nie cieszyła się jednak dużą popularnością, co było związane przede wszystkim z brakiem możliwości ułożenia atrakcyjnego rozkładu jazdy. Dodatkowo na trasie łączącej centrum miasta z Falenicą i Otwockiem często kursowały autobusy prywatnych przewoźników.



W 2012 roku otwarto łącznik kolejowy pomiędzy stacjami Warszawa Służewiec a Warszawa Lotnisko Chopina oraz nowy przystanek kolejowy przy lotnisku. Jednocześnie uruchomiono nową linię SKM S3 z Legionowa na Lotnisko Chopina. Do lotniska zaczęły także dojeżdżać pociągi SKM S2 (obsługiwane elfami)

Ostatnim dniem kursowania pociągów na linii S1 na trasie Warszawa Zachodnia – Warszawa Falenica był 30 czerwca 2006 roku. Od 1 lipca linia S1 została zastąpiona S2 obsługującą trasę Pruszków – Warszawa Rembertów. Z czasem trasę wydłużono do Sulejówka Miłosny. W czerwcu 2010 roku powrócono do obsługi linii otwockiej tymczasową linią S10, która kursowała na trasie Warszawa Wschodnia – Warszawa Falenica. Uruchomienie linii było odpowiedzią na zamknięcie Wału Miedzeszyńskiego związane z zagrożeniem powodziowym. Tym razem linia cieszyła się bardzo dużą popularnością i we wrześniu 2010 roku przywrócono jej oznakowanie S1, a od grudnia 2010 roku zaczęła kursować



EZT 14WE – początkowo zakupiono sześć tego typu składów do obsługi linii SKM

na wydłużonej trasie Otwock – Pruszków. Jednocześnie skrócono trasę linii S2 do odcinka Warszawa Zachodnia – Sulejówek Miłosna.

W marcu 2010 roku pociągi SKM zaczęły obsługiwać nową trasę Warszawa Gdańska – Legionowo. Linii nadano numer S9.

1 czerwca 2012 roku, wraz z oddaniem do użytku nowego łącznika kolejowego łączącego stacje Warszawa Służewiec – Warszawa Lotnisko Chopina, oraz nowego przystanku kolejowego przy lotnisku, uruchomiono nowe połączenie SKM S3. Pociągi kursowały na trasie łączącej Lotnisko Chopina z Legionowem. Część kursów była realizowana przez Warszawę Śródmieście, a część przez Warszawę Centralną. Dodatkowo do Lotniska Chopina wydłużono trasę linii S2 (Warszawa Lotnisko Chopina – Sulejówek Miłosna).

Obecnie pociągi SKM obsługują cztery linie o łącznej długości 146,6 km: S1 Otwock – Warszawa Śródmieście – Pruszków, S2 Sulejówek Miłosna – Warszawa Śródmieście – Warszawa Lotnisko Chopina, S3 Legionowo/Wieliszew – Warszawa Centralna – Warszawa Lotnisko Chopina i S9 Legionowo/Wieliszew – Warszawa Gdańska – Warszawa Zachodnia.

Pociągi bez drzwi... wewnętrznych

Szybka Kolej Miejska rozpoczynając działalność dysponowała symbolicznym parkiem taborowym. Początkowo korzystano przede wszystkim ze starych składów wypożyczonych od innych przewoźników kolejowych. Do spółki regularnie docierały także EZT 14WE, które co prawda były zmodernizowaną wersją popularnych EN57, ale jednocześnie oferowały zdecydowanie wyższy standard podróży.

Pociągi SKM bardzo szybko, najpierw na linii S2, a później S1, zaczęły się zapełniać. Brak taboru stawał się coraz większym problemem. W 2009 roku spółka ogłosiła przetarg na cztery EZT. Zwycięska firma Newag Nowy Sącz zaproponowała całkiem nowe konstrukcje 19WE. Pociągi po raz pierwszy wyjechały na tory w 2010 roku. Zastosowano w nich niespotykany dotychczas układ siedzeń – bokiem do kierunku jazdy. Wyjątek stanowiły skrajne człony, gdzie siedzenia zostały ustawione standardowo. Dzięki takiemu rozwiązaniu pasażerowie zyskali więcej przestrzeni.

Rok później w barwach SKM zaczęły kursować kolejne nowe pojazdy – EZT 27WE elf, wyprodukowane przez bydgoską Pesę. Pociągi zostały zakupione, w ramach projektu dofinansowanego ze środków unijnych, do obsługi nowych tras prowadzących na Lotnisko Chopina. Łącznik udało się uruchomić dopiero w połowie 2012 roku, ale nowy tabor wykorzystano wcześniej do obsługi m.in. uruchomionej w 2010 roku linii S9 do Legionowa. Wcześniej przewozy zlecano Kolejom Mazowieckim.

13 pociągów 27WE elf (electric low floor – elektryczny niskopodłogowy) to pierwsze pojazdy, w których podłoga przy wszystkich drzwiach znajduje się na takiej samej wysokości – 76 cm. W ten sposób dostosowano pociąg do wysokości większości peronów w węźle warszawskim. W 2011 roku były to najdłuższe pociągi w parku taborowym SKM – sześcioczłonowe o długości 107 metrów, mogące pomieścić około 900 osób.

Efektem kolejnego projektu „Zwiększenie możliwości przewozowych SKM w ruchu aglomeracyjnym Warszawy na istniejących i planowanych liniach”, dofinansowanego ze środków Unii Europejskiej, był zakup dziewięciu EZT 35WE Impuls.



EZT 19WE – pierwszy z czterech zamówionych pociągów wyjechał na tory w 2010 roku

Pierwsze pociągi – wyprodukowane przez Newag Nowy Sącz – wyjechały w trasy w 2012 roku. Podobnie jak elfy, Impulsy są sześcioczłonowe. Mają 113 metrów długości.

Pierwsze pociągi wyprodukowane dla SKM były malowane na biało z elementami błękitnymi. Kolory nawiązywały do logo spółki. Problemem było jednak to, że barwy były odmienne od stosowanych na pozostałych środkach stołecznej komunikacji miejskiej. Dodatkowo białe pociągi ulegały szybko zabrudzeniom przez wodę spływającą z dachu. W 2008 roku ZTM zaproponował nowy wzór malowania dla pojazdów komunikacji miejskiej, gdzie dominującym elementem był kolor kremowy z elementami czerwonymi i żółtymi odpowiadającymi barwom miasta. Przód pojazdu pomalowano na czerwono. W ramach testów malowanie takie pojawiło się na kilku pociągach SKM wymagających wówczas przemalowania oraz na nowo zakupionych jednostkach.



EZT 14WE po zmianie malowania. Przez pierwsze trzy lata działalności SKM pociągi malowano na biało z elementami błękitnymi

Obecnie Szybka Kolej Miejska eksploatuje 32 pociągi: sześć najstarszych 14WE, cztery 19WE, 13 elfów i 9 Impulsów. Wszystkie pojazdy są jednoprzestrzenne, klimatyzowane oraz wyposażone w system informacji pasażerskiej, przyciski do samodzielnego otwierania drzwi i monitoring. W każdym zamontowano rampę ułatwiającą dostanie się do pociągu osobom poruszającym się na wózku inwalidzkim. Średni wiek taboru to niespełna 4,7 roku.

25,5 mln pasażerów

W dniu rozpoczęcia działalności – 3 października 2005 roku – SKM dysponowała dwoma, a właściwie jednym pociągiem wypożyczonym z Gdyni. Obsługiwano jedną linię Warszawa Zachodnia – Warszawa Falenica o długości 23 km. 10 lat później, w październiku 2015 roku 32 pociągi SKM obsługują cztery trasy o długości 146 km. W 2014 roku pojazdy SKM wykonały pracę przewozową w wysokości ponad 14 mln pociągokilometrów.

Każdy kolejny rok wiązał się także ze wzrostem liczby pasażerów. W 2006 roku pociągami SKM podróżowało 3,6 mln osób. W 2010 roku, wraz z uruchomieniem linii S9 do Legionowa – 9,3 mln osób. Rok 2012 przyniósł nową linię S3 z Lotniska Chopina do Legionowa, wydłużenie do Lotniska Chopina linii S2 oraz wzrost liczby pasażerów do 17,2 mln. W 2014 roku z usług SKM skorzystało 25,5 mln osób.

tekst: Magdalena Potocka

EZT 35WE Impuls – dziewięć pociągów tego typu zakupiono przy dofinansowaniu unijnym





Kamienie milowe w rozwoju SKM

Cały czas pamiętamy o kierunkach na Piaseczno, Ożarów Mazowiecki i Zegrze. Bardzo chcielibyśmy włączyć je do naszego rozkładu jazdy. W głównej mierze zależy to niestety od odpowiedniej modernizacji infrastruktury kolejowej. Głównie chodzi tu o kierunek do Zegrza, gdzie konieczna jest elektryfikacja czterokilometrowego odcinka pomiędzy Wieliszewem a stacją w Zegrzu oraz rozwiązanie problemu jednego przejazdu drogowego. A także do Piaseczna, gdzie konieczne jest zbudowanie infrastruktury dla postojów technicznych składów – o planach rozwoju oraz najważniejszych wydarzeniach w historii spółki opowiada **prezes zarządu Szybkiej Kolei Miejskiej Krystyna Pękała**.

Październik 2005 roku – pierwsze kursy SKM na trasie Warszawa Zachodnia – Warszawa Falenica. Brakowało wszystkiego – pociągów, miejsca na torach i pasażerów. Październik 2015 roku – po 10 latach SKM dysponuje 32 nowoczesnymi pociągami, cyklicznymi rozkładami jazdy, a w 2014 roku z jej usług skorzystało ponad 25,5 mln osób. Gdyby miała pani wskazać trzy najważniejsze wydarzenia w historii spółki byłyby to...

Trzy najważniejsze... Myślę, że pierwszym było rozpoczęcie realizacji przewozów 3 października 2005 roku na trasie Warszawa Zachodnia – Falenica. Realizacja przewozów jest podstawą działalności firmy transportowej, a ich rozpoczęcie to faktyczne narodzenie się nowego przewoźnika.

Kolejnym kamieniem milowym było niewątpliwie pozyskanie środków Unii Europejskiej na dofinansowanie leasingu finansowego taboru. Taka forma pozyskania taboru dla przewoźnika kolejowego jest ekonomicznie najbardziej uzasadniona. Koszty nowego taboru są bardzo wysokie i w praktyce mały przewoźnik może go kupować wyłącznie na kredyt wieloletni, zależny od oceny zdolności kredytowej. Wsparcie środkami unijnymi pozwoliło na radykalne przyspieszenie procesu pozyskiwania taboru przez naszą spółkę, co było podstawą do rozszerzenia oferty transportowej.

I jeżeli mam liczyć do trzech, to trzecim kamieniem milowym jest niewątpliwie stworzenie własnego zaplecza technicznego na terenie stacji postojowej Warszawa Szczęśliwice.



Najważniejszym wydarzeniem w historii SKM było rozpoczęcie realizacji przewozów 3 października 2005 roku na trasie Warszawa Zachodnia – Falenica

Pozwala to na właściwą codzienną obsługę naszych składów i spokojne przygotowywanie do kolejnych wyzwań.

Jaką rolę pełni SKM w systemie transportowym aglomeracji warszawskiej? Biorąc pod uwagę fakt istnienia „Wspólnego biletu" można by zapytać, po co wprowadzać kolejną spółkę kolejową na tory. Istnieją przecież Koleje Mazowieckie. Może wystarczyłoby zwiększyć częstotliwość kursów mazowieckiego przewoźnika?

No cóż, specyfika wielkich aglomeracji jest taka, że ciągną do niej ludzie również z obszarów przyległych. Pociągi Kolei Mazowieckich obsługujące dłuższe trasy, w newralgicznych dla komunikacji zbiorowej okresach szczytu transportowego, w chwili dotarcia do pierwszych przystanków w obrębie aglomeracji warszawskiej już były zapełnione. A więc potencjalny pasażer chcący poruszać się w ramach aglomeracji nie znajdował w nich oczekiwanych warunków przejazdu. Stąd idea kolejowego transportu aglomeracyjnego. Pociągi wykorzystujące istniejącą na terenie dużych aglomeracji miejskich infrastrukturę kolejową wewnątrz tej aglomeracji, w standardzie oczekiwanym przez jej mieszkańców. Najbliższym przykładem realizacji tej idei jest S-Bahn w Berlinie. 10 lat funkcjonowania SKM Warszawa i jej dynamiczny rozwój jest praktycznym dowodem na słuszność założeń jakie legły u podstaw jej powołania.

Regularnie powraca temat obsługi nowych tras przez pociągi SKM, m.in. do Piaseczna, Ożarowa Mazowieckiego, Zegrza. Czy w związku z tym spółka planuje kolejne zakupy taborowe?

Cały czas pamiętamy o tych kierunkach. Bardzo chcielibyśmy włączyć je do naszego rozkładu jazdy. W głównej mierze zależy to niestety od odpowiedniej modernizacji infrastruktury kolejowej. Głównie chodzi tu o kierunek do Zegrza, gdzie konieczna jest elektryfikacji czterokilometrowego odcinka pomiędzy Wieliszewem a stacją w Zegrzu oraz rozwiązanie problemu jednego przejazdu drogowego. A także do Piaseczna, gdzie konieczne jest zbudowanie infrastruktury dla postojów technicznych składów.

Kolejnym problemem jest ustalenie, kto jest gotów do dofinansowania takich przewozów. Są to zadania samorządu. A więc uruchomienie takich połączeń zależy w głównej mierze od nich.

SKM jest przygotowana do rozpoczęcia przewozów na tych kierunkach i niewątpliwie w związku z perspektywą ich uruchomienia jesteśmy przygotowani do dalszego zwiększania ilości eksploatowanego taboru.

Park taborowy SKM stale się rozbudowuje. Przez kilka lat spółka nie dysponowała jednak zapleczem technicznym. Jak radziliście sobie z naprawami, przeglądami, czy choćby myciem pociągów? I jak wygląda to obecnie?

Obecnie wszelkie prace utrzymaniowe, a więc mycie i sprzątanie składów oraz prowadzenie bieżącej obsługi technicznej prowadzimy samodzielnie we własnej bazie postojowo-technicznej na terenie stacji postojowej Warszawa Szczęśliwice, którą wydzierżawiliśmy od PKP na 20 lat.

Wcześniej korzystaliśmy z outsourcingu i zlecaliśmy takie usługi głównie Kolejom Mazowieckim. W przypadku nowo zakupionego taboru, a to jest zdecydowana większość eksploatowanych przez nas pojazdów, w ramach umów zakupu zapewniliśmy sobie trzyletni okres obsługi taboru przez dostawców. Dla większości eksploatowanego przez

Kamieniem milowym w rozwoju spółki było pozyskanie środków Unii Europejskiej na dofinansowanie leasingu finansowego taboru. Przy dofinansowaniu unijnym kupiono m.in. 13 elfów obsługujących Lotnisko Chopina



nas taboru, okres ten właśnie upłynął, na co spółka przygotowywała się już wcześniej i stąd uruchomienie własnego zaplecza postojowo-technicznego. Zlecanie obsługi 32 jednostek podmiotowi zewnętrznemu, dodatkowo bezpośrednio konkurującemu o pasażera nie było ani ekonomicznie uzasadnione, ani racjonalne organizacyjnie.

Największe wyzwania na kolejnych 10 lat stojące przed SKM to...

Po pierwsze zmiana praw własności terenów stacji postojowej Warszawa Szczęśliwice, na których funkcjonuje nasza baza postojowo-techniczna. Forma dzierżawy nie jest najszczęśliwsza.

Po drugie dalszy dynamiczny wzrost liczby pasażerów. Przewoźnik realizuje swoją misję jedynie poprzez przyciąganie coraz większej liczby pasażerów, a w Warszawie istnieją jeszcze duże możliwości przyciągnięcia nowych klientów. Tak więc dbałość o stałe podnoszenie standardów przewozów – warunki podróży, skrócenie czasu przejazdów, jakość obsługi.

Jak zachęciłaby pani mieszkańców np. Piastowa lub Wesołej, którzy codziennie dojeżdżają samochodami do pracy w centrum Warszawy, aby przesiedli się do pociągów?

Uznaję ich prawo do wolnego wyboru środka transportu do i z centrum Warszawy. Mogę im co najwyżej współczuć stania w korkach, niepotrzebnych stresów i straty czasu oraz kosztów związanych z codzienną podróżą i parkowaniem w centrum miasta. Gdyby zaufali SKM, przekonali by się, że ich codzienną drogę pomiędzy miejscem zamieszkania a centrum miasta można pokonać bez stresu w znacznie krótszym czasie. Tak jest, przydałoby się jeszcze lepsze skomunikowanie pociągu SKM z innymi środkami komunikacji miejskiej na poszczególnych przystankach. Tak jest, można wyobrazić sobie uruchomienie nie tylko wypożyczalni rowerów, ale również samochodów miejskich. Ale od czegoś trzeba zacząć. Im więcej pasażerów SKM tym większe zainteresowanie samorządu, miasta ich problemami i oczekiwaniami.

Ale nadal każdy ma wolny wybór środka transportu i to od niego indywidualnie zależy, czy skorzysta z oferty SKM.

rozmawiała: Magdalena Potocka

10 lat funkcjonowania SKM Warszawa i jej dynamiczny rozwój jest praktycznym dowodem na słuszność założeń jakie legły u podstaw jej powołania. W 2014 roku pociągami SKM podróżowało 25,5 mln pasażerów





fot. www.zvon.de

Ochotnik z przymusu

Na początku mojej pracy zawodowej ojciec zabrał dziadka na stację Warszawa Śródmieście, żeby pokazać mu jak pracuje wnuk. Dziadek wszedł do pociągu i powiedział – *Ale masz tutaj luksusy. Nie to co w parowozach – ciągle w smarze, ukropie albo w przeciągach* – o tym, jak zmieniała się praca maszynisty na przestrzeni ostatnich 30 lat opowiada **maszynista-instruktor Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie Sławomir Ligman**, związany z SKM od 2005 roku.

Jest pan pierwszym maszynistą w rodzinie, czy kontynuuje pan rodzinne tradycje? Pytam, ponieważ kolej ma w sobie coś takiego, że jak już ktoś na nią trafi, zwykle na jednym pokoleniu się nie kończy.

Dziadek i ojciec byli maszynistami. Dziadek prowadził parowozy, a ojciec w latach 60. i 70. XX wieku uczył kolejne pokolenia maszynistów. Wówczas najpopularniejszymi pociągami były elektryczne zespoły trakcyjne EW55. Oprócz miłośników niewiele osób pewnie je pamięta, ale jak powiem, że to te pociągi z drewnianymi siedzeniami, zapewne wielu pasażerów przypomni sobie ówczesny komfort podróży.

Ojciec często powtarzał, że to ciężka i bardzo odpowiedzialna praca. Zarzekałem się, że nie będę maszynistą... aż do 1982 roku. Skończyłem wówczas Technikum Kolejowe, ale klasę o profilu drogi i mosty kolejowe. Wiedziałem, że czeka mnie wojsko. Jednym z niewielu sposobów na jego uniknięcie była praca na kolei, i tak jako ochotnik z przymusu trafiłem do Polskich Kolei Państwowych. Zaczynałem w lokomotywowni pozaklasowej na Ochocie.

Wiekiego wyboru w taborze nie było...

Nie chciałem prowadzić pociągów dalekobieżnych, więc pozostały mi wspomniane EW55. Pamiętam, że na początku mojej pracy zawodowej ojciec zabrał dziadka na stację Warszawa Śródmieście, żeby pokazać jak pracuje wnuk. Dziadek wszedł do pociągu i powiedział – *Ale masz tutaj luksusy. Nie to co w parowozach – ciągle w smarze, ukropie albo w przeciągach*.

Z jednej strony warunki pracy były łatwiejsze niż za czasów mojego dziadka, z drugiej jednak na kolei panowała stagnacja. Nic się nie zmieniało, wciąż ten sam wysłużony tabor. Nie było możliwości nauczenia się czegokolwiek nowego. Poważnie rozważałem odejście z kolei.



fot. wizualizacja, Leszek Peczyński

EZT EW55 – w takich pociągach Sławomir Liman rozpoczynał pracę na stanowisku maszynisty w latach 80. XX wieku



Pierwsze pociągi SKM – w przeciwieństwie do starych składów – były wyposażone w przestronną i klimatyzowaną kabinę maszynisty

Co pana powstrzymało?

Szybka Kolej Miejska. Pod koniec 2005 roku nowy miejski przewoźnik kolejowy borykał się z brakiem maszynistów. Część młodych osób z nowego naboru nie poradziła sobie z obowiązkami, inni dość szybko zrezygnowali. SKM korzystała wtedy z usług maszynistów zatrudnionych w PKP. Gdy pierwszy raz prowadziłem pociąg w barwach SKM na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Falenica wiedziałem, że do PKP już nie wrócę

I tam był pan maszynistą, i tu pan nim jest. Na czym polegała różnica?

Przede wszystkim chodziło o tabor. W PKP, czy też w dopiero utworzonych Kolejach Mazowieckich dominowały stare elektryczne zespoły trakcyjne EN57. Na potrzeby SKM zakupiono pociągi w zdecydowanie lepszym standardzie – 14WE. Owszem, były to pojazdy zbudowane na konstrukcji EN57, ale z całkowicie innym przedziałem pasażerskim i kabiną maszynisty. Prowadziło się je bardzo podobnie – rozruch był taki sam, różnice występowały tylko w systemie hamowania, ale komfort podróży oraz warunki pracy maszynisty były nieporównywalne.

13

Przede wszystkim prowadziłem pociąg w przestronnej i klimatyzowanej kabinie. Miałem wygodny fotel, który mogłem odpowiednio wyregulować, aby mieć wszystko pod ręką, a co najważniejsze – dzięki innemu układowi szyb – poprawiła się możliwość obserwacji szlaku. Kończąc zmianę nie czułem zmęczenia, jakie towarzyszyło mi w poprzedniej pracy.

Jak pasażerowie reagowali na nowe pociągi?

Byli zdziwieni, nie mogli uwierzyć, że są to pojazdy polskiej produkcji. Wiele elementów wyposażenia, które obecnie są powszechne, było nowością, np. klimatyzacja i przyciski do samodzielnego otwierania drzwi. Nowością była także likwidacja ciężkich drzwi oddzielających poszczególne części pociągu. Pojazdy były czyste, sprzątano je na stacjach końcowych. Czymś wcześniej niespotykanym były windy o napędzie elektrycznym, przeznaczone dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. To zdecydowanie ułatwiało im korzystanie z transportu kolejowego.

Nowa spółka kolejowa z nowoczesnym taborem sprawiła, że nie rozstał się pan z koleją. Przeszedł pan na stałe do SKM i jednocześnie wziął na siebie dodatkowe obowiązki – obecnie jest pan maszynistą-instruktorem. Czym, oprócz zapewnienia możliwości dojazdu do pracy i szkoły tysiącom pasażerów jeszcze się pan zajmuje?

Szkolę przyszłych maszynistów, ale także oceniam pracę obecnych pracowników – sprawdzam, czy prowadzą pojazdy zgodnie z obowiązującymi procedurami i zasadami bezpieczeństwa. SKM stale rozbudowuje swój park taborowy, biorę więc udział w jazdach próbnych nowych pociągów. Dzielę się swoimi uwagami, spostrzeżeniami i opiniuję, co jeszcze należy dopracować, aby pociągi jak najpełniej odpowiadały potrzebom pasażerów w ruchu aglomeracyjnym.

Zmieniły się realia, erę parowozów mamy już dawno za sobą, czas EZT EN57 też powoli dobiega końca, ale nie wierzę, że praca maszynisty pozbawiona jest wad. Proszę trochę ponarzekać...



W 14WE zrezygnowano z przedziałów na rzecz jednoprzestrzennego wnętrza

Kilkanaście lat temu pewnie bym narzekał, m.in. na męczący tryb pracy wiążący się z dwu-, trzydniowymi nieobecnościami w domu albo na tabor, którego obsługa wymagała często dużej siły fizycznej.

Obecnie to już jest inna praca. Prowadzę nowoczesne pociągi, które są zdecydowanie mniej awaryjne i bezpieczniejsze. Proszę sobie przypomnieć wypadek kolejowy z maja 2012 roku, gdy na linii legionowskiej pomiędzy stacjami Warszawa ZOO i Warszawa Praga zderzyły się czołowo pociągi SKM i KM. Stres był ogromny, ale dzięki temu, że obydwie jednostki były nowe z dużą strefą zgniotu nikt nie zginął. Obecnie tak produkuje się tabor kolejowy, aby w trakcie wypadku energia powstała w wyniku zderzenia została przejęta przez elementy znajdujące się w przedniej części pojazdu. Nie chcę nawet myśleć, jak by się to skończyło, gdyby na miejscu nowych pociągów były stare jednostki.

To co łączy moją obecną pracę z tą sprzed kilkunastu, czy kilkudziesięciu lat to niezmienna odpowiedzialność za bezpieczeństwo pasażerów, którzy ze mną podróżują.

Pan nie narzeka, ale część pasażerów – tak. Na opóźnienia, tłok, długi czas jazdy. Maszynistów to nie denerwuje?

Oczywiście, że najprzyjemniej byłoby prowadzić bezawaryjne pociągi i korzystać z infrastruktury kolejowej, która nigdy się nie psuje. Niestety czasem któryś z tych elementów zawodzi. W przypadku awarii infrastruktury muszę po prostu poczekać do czasu, aż będę mógł bezpiecznie wrócić na szlak. Gdy zepsuje mi się pociąg nie mogę poddać się emocjom, tylko muszę działać. Mam 15 minut na określenie, czy uda mi się samodzielnie naprawić usterkę. Jeżeli nie – informuję dyżurnego ruchu PKP Polskich Linii Kolejowych, który decyduje o kolejnych krokach.

Bycie maszynistą nie ma więc wad, a jakie są największe zalety?

Zdecydowanie tabor – nowoczesny i intuicyjny w obsłudze. W jednostkach EW55, czy EN57 ustawienie i obsługa wszystkich urządzeń wymagały dużo czasu i siły. Obecnie wszystkim mogę sterować z kabiny, a prowadzenie pociągu jest w znacznym stopniu zautomatyzowane. Poza tym wciąż pojawią się nowe pociągi, więc stale się uczę. Cieszy mnie także poprawiający się stan infrastruktury, co wpływa na szybkość pociągów i jakość podróży. Na szczęście dostrzegają to także mieszkańcy podwarszawskich miejscowości i stołecznych dzielnic znajdujących się w znacznej odległości od centrum. Dowodem jest stale rosnąca liczba pasażerów – ludzie chcą podróżować pociągami.

SKM obsługuje cztery linie. Ma pan swoją ulubioną?

Linie legionowskie S3 i S9, ponieważ nie trzeba się na nich często zatrzymywać. Cechą kolei aglomeracyjnej jest duże zagęszczenie przystanków. Na wspomnianych liniach są rzadsze, dzięki czemu mogę częściej jechać z maksymalną prędkością 120 km na godzinę.

rozmawiała: Magdalena Potocka

Nowoczesne pociągi są zdecydowanie bezpieczniejsze. Obecnie tak produkuje się tabor kolejowy, aby w trakcie wypadku energia powstała w wyniku zderzenia została przejęta przez elementy znajdujące się w przedniej części pojazdu



Do każdego pasażera z uśmiechem



Monika Pazio od 10 lat jest **kierowniczką pociągu** w Szybkiej Kolei Miejskiej. Jak mówi, swoją pracę ceni za kontakt z ludźmi, choć pasażerowie potrafią też dopiec. Jeżeli chcecie sprawić przyjemność pani Monice, to wysiadając z pociągu powiedzcie: dziękuję, do widzenia.

Od kiedy pani pracuje w SKM?

W SKM od listopada 2005 roku, ale na kolei już 15 lat. Gdy dostałam propozycję pracy w SKM długo się zastanawiałam. Okazało się jednak, że to była bardzo dobra decyzja. Ta jest praca zmianowa, co bardzo mi odpowiada i jest niezwykle wygodne przy dwójce dzieci. Lubię też to, że przez 12 godzin jestem w ruchu, z ludźmi. Nie potrafiłabym pracować za biurkiem.

Na czym polega praca kierownika pociągu?

Służba kierownika pociągu zaczyna się u dyspozytora, gdzie pobieram numer wykazu pracy, czyli harmonogram, do którego wpisywana jest praca drużyny pociągowej. Następnie, już na stacji, poprzednia zmiana przekazuje mi skład i od tego momentu zaczynam pracę. Jestem odpowiedzialna za wszystko co dzieje się w pociągu, więc kontroluję cały skład i sprawdzam, czy żaden pasażer nie potrzebuje pomocy lub informacji.

Na każdym przystanku muszę wyjść i sprawdzić, czy wszyscy bezpiecznie wsiedli do pociągu. Gdy są pasażerowie z niepełnosprawnością to uruchamiam windę albo rozkładam platformę i pomagam wejść do składu.

Na końcu trasy, gdy skład stoi na torach postojowych, wykonuję próbę hamulca. Proszę maszynistę żeby zahamował i wtedy w okienku kontrolnym musi pojawić się czerwony kolor. Gdy odpuści hamulce – zielony. Próbę powtarzamy dwukrotnie. Wszystko zostaje odnotowane w karcie próby hamulców.

Gdy zbliża się czas wyjazdu na trasę, informuję dyżurnego o gotowości. I ruszamy w kolejny kurs. Na koniec przekazuję pociąg następnej zmianie.

Jakie wydarzenia z pracy są dla Pani przyjemne, a o jakich wolałaby Pani zapomnieć?

Kiedyś przyszedł list z pochwałą ze „przemiłą obsługę". To było bardzo sympatyczne. Jednak najprzyjemniejsze jest to, gdy pasażerowie wychodząc z pociągu z uśmiechem dziękują za miłą obsługę i mówią „do widzenia". Zdarzają się też sytuacje nieprzyjemne i groźne. Najbardziej zdenerwowałam się, gdy między Włochami a Piastowem skład raptownie zahamował. Maszynista poprosił mnie przez radio do kabiny i powiedział: *chyba potrąciliśmy człowieka. Siedział na torach i nie wyhamowałem*. To było zimą i było już ciemno. Wyjrzałam przez lufcik i zobaczyłam nogi wystające spod składu. Zgłosiłam to do dyżurnego, założyłam kamizelkę i poszłam sprawdzić. Serce biło mi jak szalone. Zobaczyłam nogi. Myślałam, że ten człowiek nie żyje. Gdy podeszłam bliżej okazało się, że mężczyzna jest kompletnie pijany i nie wie co się dzieje. Zahaczył się tylko kurtką o skład. Przykryłam go folią izotermiczną i czekaliśmy na karetkę. Lekarz stwierdził, że absolutnie nic mu się nie stało. Przyznam, że przeżyłam szok. Całe szczęście, że wszystko skończyło się dobrze.

Nieprzyjemne zdarzenia nasilają się w weekend, bo młodzi ludzie bawią się nie tylko w klubach, ale też w pociągach. Gdy idę zwrócić uwagę kilkunastu pijanym mężczyznom to często nie



jest sympatycznie i musimy wzywać policję. Ludzie są nieświadomi, że cały pociąg jest monitorowany. Można się naprawdę różnych rzeczy naoglądać. Na wszystkie sytuacje natychmiast reagujemy.

Mamy też możliwość wyemitowania przez głośniki komunikatu o kontroli biletów. Ilu pasażerów rzuca się wtedy do kasowników! Niestety pokazuje to, że wciąż jest wielu gapowiczów.

Wspominała Pani o sympatycznych pasażerach i o tych sprawiających problemy. Jak zmienili się oni przez te wszystkie lata?

Ludzie są różni i najważniejsze jest odpowiednie podejście do pasażerów. Czasami bywa nerwowo, bo pociąg jest opóźniony i nie wszystko wychodzi tak jak byśmy tego chcieli. Ja podchodzę do każdego grzecznie i z uśmiechem. Wtedy pasażer mniej się denerwuje. Są też przemiłe momenty, gdy ludzie mówią mi, że w SKM jest życzliwa i miłą obsługa, gdy pomagamy pasażerom, a oni dziękują nam uśmiechem.

Teraz pasażerowie są bardziej świadomi swoich praw i bardziej otwarci. Zwracają uwagę gdy coś się dzieje, informują mnie i potrafią zareagować. Coraz częściej zgłaszają też skargi i uwagi, ale niestety mniej pochwał. ■

rozmawiał: Wiktor Paul



Dzień niepodobny do dnia

Dyspozytor ruchu Szybkiej Kolei Miejskiej to ktoś, o kim pasażerowie niewiele wiedzą, a to właśnie on dba, aby ruch odbywał się bez przeszkód i pociąg o czasie zatrzymał się przy peronie. Do dyspozytora trafiają też zgubione przez pasażerów przedmioty. W pociągu znalazł się nawet skuter. O swojej pracy opowiada **Michał Głaszczka**, który w SKM pracuje od 10 lat, a jako **dyspozytor** – od ponad pięciu.

Dyspozytor ruchu, czyli kto?

To osoba, która sprawuje nadzór nad pracą przewozową pociągów. Naszym zadaniem jest zapewnić ciągłość ruchu i przewieźć pasażera z punktu A do punktu B. Jesteśmy jak kontrolerzy ruchu lotniczego.

Gdy skład wyjeżdża ze stacji techniczno-postojowej trafia pod nasze skrzydła. Jesteśmy w kontakcie z drużynami pociągowymi i w sytuacjach wyjątkowych kierownik pociągu informuje nas np. o awarii. Tu zaczyna się nasza rola. Musimy tak skoordynować ruch pociągów, aby zminimalizować utrudnienia dla pasażerów. Możemy np. podstawić skład zastępczy albo skrócić czas przerwy innego pociągu. W skrajnych przypadkach musimy odwołać pociąg, ale to jest ostateczność. Jeżeli przejazd jest całkowicie zablokowany, np. po wypadku, to w porozumieniu z ZTM uruchamiamy zastępczą komunikację autobusową albo wprowadzamy wzajemne honorowanie biletów z Kolejami Mazowieckimi.

Najprzyjemniejsze są jednak dni, gdy wszystkie pociągi jeżdżą według rozkładu.

Za co lubi pan swoją pracę?

Najbardziej chyba za to, że gdy rano idę do pracy, to nigdy nie jestem w stanie przewidzieć jak ten dzień będzie wyglądał. Każdy jest inny. Czasami jest spokojnie – pociągi jeżdżą tylko z kilkoma małymi opóźnieniami. Zdarzają się też dni, kiedy musimy się mocno napracować, żeby wszystko poskładać.

Czy szczególnym wyzwaniem są imprezy organizowane na Stadionie Narodowym? Jak wspomina pan Euro 2012?

Podczas Euro wszystko było dopięte na ostatni guzik i firma stanęła na wysokości zadania. W trakcie powrotów po meczach nie zdarzyła się ani jedna awaria. Podczas każdej większej imprezy pracuje sztab, który reaguje na zmieniającą się sytuację. Jeżeli np. mecz kończy się dogrywką, to pociągi odwożące kibiców ze Stadionu podjeżdżają odpowiednio później. Inaczej wiozłyby powietrze, a nie pasażerów.

Jakie sytuacje są najtrudniejsze w pracy dyspozytora?

Dla nas najgorsze są sytuacje nagłe – wypadki, awarie. Pociągi są też zatrzymywane gdy do pasażera wzywana jest



karetka lub musi interweniować policja. Reagujemy wtedy bardzo szybko. Z każdej sytuacji jest jakieś wyjście i naszą rolą jest znalezienie tego najlepszego. Najgorsze są wypadki z udziałem ludzi, do których, pomimo przepracowanych lat, nie da się podejść obojętnie. Ogromne problemy łączą się też z zerwaniem sieci.

Najtrudniejszym okresem jest zima. Dwa lata temu była taka zima, że tydzień mieliśmy praktycznie wyjęty z życia. Ze składami nie było większych problemów, ale wystąpiła ogromna liczba awarii infrastruktury – oblodzenie sieci, zamarzanie rozjazdów. Jednego dnia SKM dostała całkowity zakaz wyjazdu.

W ostatnim czasie nasiliły się niestety akty wandalizmu. Zdarza się, że skład jest obrzucany kamieniami. Zazwyczaj robią to młodzi ludzie, którzy chyba nie zdają sobie sprawy z tego, jaką krzywdę można zrobić w ten sposób innemu człowiekowi. To jest naprawdę duże zagrożenie dla ruchu i dla pasażerów. Uszkodzony pociąg musimy oczywiście wycofywać i podstawić inny. Każde takie zdarzenie jest od razu zgłaszane policji, która niejednokrotnie niemal od razu łapie chuliganów.

Prowadzicie też biuro rzeczy znalezionych.

Trafiają do nas wszystkie znalezione w pociągach rzeczy. Zazwyczaj są to telefony, parasole i bagaże, ale zdarzyła się wiolonczela, skrzypce, a nawet... skuter.

Często dzwonią do nas pasażerowie, którzy szukają zostawionych w pociągach rzeczy. Kontaktujemy się wtedy z kierownikiem składu. W większości przypadków udaje się znaleźć zgubę i właściciel odbiera ją nawet z danego pociągu. Bardzo miło jest usłyszeć słowa wdzięczności pasażerów, gdy uda nam się pomóc. ■

rozmawiał: Wiktor Paul

KRÓTKA HISTORIA O DEKOROWANIU POJAZDÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ (CZ. I)

***Na stacjach głównych zaprowadzone będą słupy z tablicami i wypisaniem na tychże, dokąd i którémi ulicami z punktu każdego omnibusy odchodzą: zatem jedynie omnibusy drogę na słupie wskazaną odbywające, w porządku ustawione, trzymając się ściśle kolei, oczekiwać powinny* – w 1864 roku wydano Rozporządzenie policyjne regulujące ruch omnibusów w Warszawie, czyli pierwszy odpowiednik obecnego regulaminu przewozu. Ponad 40 lat wcześniej, wraz z uruchomieniem omnibusów konnych, wprowadzono pierwsze dekoracje pojazdów komunikacji zbiorowej. Dekoracje, czyli oznaczenia numerów linii i tras znajdujące się w środku i na zewnątrz pojazdów, od tego czasu zmieniały się wielokrotnie aż do 1985 roku, kiedy to wprowadzono rozwiązanie stosowane także obecnie.**

Pierwsze dekoracje zewnętrzne na warszawskich pojazdach komunikacji miejskiej pojawiły się około 1822 roku, czyli wraz z uruchomieniem omnibusów konnych. Była to najczęściej blaszana tablica, umieszczana na dachu pojazdu, z nazwą pierwszego i ostatniego przystanku. Niemal każdy z omnibusów był wyposażony w inną, niekiedy bardzo fantazyjną tablicę, której wygląd był uzależniony tylko od poczucia estetyki właściciela albo dostępności materiałów graficznych. Występowały zatem tablice duże i małe, niemal nieczytelne, we wszystkich kolorach tęczy, niektóre ozdobione szlaczkami, a inne składające się z pomalowanej na biało deski.

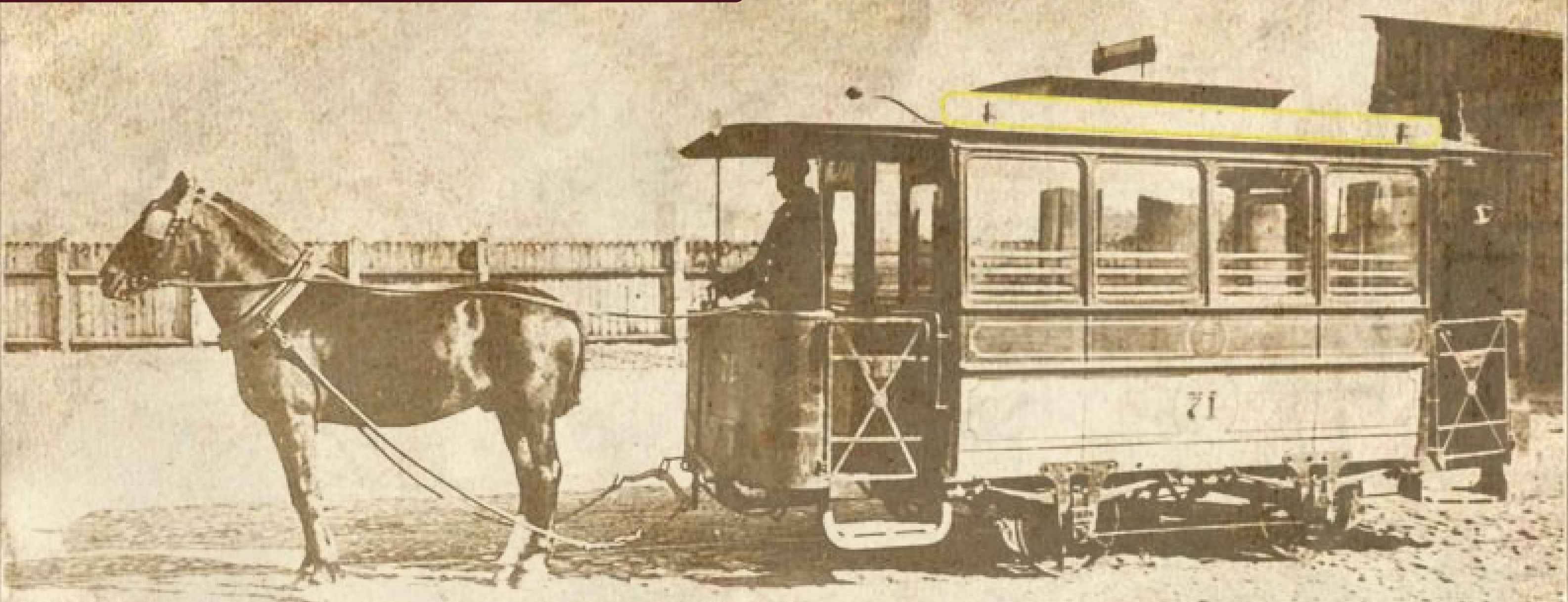
Papierosów, cygar i fajek palić nie powinni

Wraz z uruchamianiem kolejnych linii omnibusów zapoczątkowano proces porządkowania linii, oznaczeń pojazdów i przystanków. Pierwszą próbą było Rozporządzenie policyjne wydane przez Zarząd Jenerał-Policmajstra w Królestwie Polskim – Fiodora Trepowa, regulujące ruch omnibusów w Warszawie. Był to pierwszy odpowiednik obecnego Re-

Na tablicy znajdującej się na dachu omnibusu umieszczano informację o numerze linii i przystankach krańcowych. W 1875 roku 10 obsługiwała trasę od pl. Zygmunta (obecnie Zamkowego) do pl. Trzech Krzyży



rys. „Mucha" pismo humorystyczne nr 35 z 1875 roku



fot. „Kurier Warszawski" nr 168 z 1938 roku

Tablice kierunkowe na dachach umieszczano także na tramwajach konnych. Na zdjęciu wóz zimowy z ok. 1900 roku

gulaminu przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego.

Mimo że od tego czasu minęło ponad 150 lat niektóre z zapisów niewiele różnią się od obecnie obowiązujących. Treść rozporządzenia, opublikowana m.in. w 87 numerze „Kuriera Warszawskiego" z 16 kwietnia 1864 roku, brzmiała:

1.

Na stacjach głównych (krańcach – przyp red.) *zaprowadzone będą słupy z tablicami i wypisaniem na tychże, dokąd i któremi ulicami z punktu każdego omnibusy odchodzą: zatem jedynie omnibusy drogę na słupie wskazaną odbywające, w porządku ustawione, trzymając się ściśle kolei, oczekiwać po-winny.*

2.

Omnibusy kursujące po jednej i tej samej drodze zbiorowo zatrzymywać się nie mogą, lecz gdy piąty nadjeżdża, stojący na przodzie, chociażby żadnego nie miał pasażera odjeżdżać winien.

3.

W czasie jazdy żaden omnibus na ulicy zatrzymywać się nie może, jak tylko o tyle, ile dla przyjęcia lub wyjścia osoby z pojazdu zachodzi potrzeba.

4.

Konduktorzy i stangreci w czasie jazdy papierosów, cygar i fajek palić nie powinni.

5.

Jeżeli omnibus wynajęty będzie cały na użytek pojedynczej osoby w jaki bądź punkt miasta, w takim razie tablicę zwyczajną zamienić winien na inną z napisem „wynajęty" i nie ma prawa zabierać spod słupów innych pasażerów.

6.

W razie uchybienia pod względem policyjnym konduktora lub stangreta, policja ograniczać się będzie jedynie do zanotowania numeru i przedstawić oddzielnie do ukarania winnego.

7.

Na głównych stanowiskach (krańce i stacje przesiadkowe – przyp. red.) *ustanowieni zostają nadkonduktorzy* (obecnie ekspedytorzy – przyp. red.) *do przestrzegania:*

- *a) porządnego stawania i wyjeżdżania kolejno omnibusów*
- *b) aby stangreci na kozłach i konduktorzy przy omnibusach niedostępnie zostawali*
- *c) ażeby nie zaczepiali natrętnym zaproszeniem do jazdy i jak najprzyzwoiciej z publicznością obchodzili się*
- *d) aby przestrzegali czystości około i wewnątrz pojazdów, ażeby konie, uprzęż i liberia (umundurowanie – przyp. red.) zawsze jak w największym porządku były utrzymane*
- *e) aby powozy, uprzęż i wszystko stanowiło*

pewność, powozy zaś wątpliwej trwałości lub konie znarowione, ze stanowiska usuwać, odprawiwszy do domu, kursować niedozwalać

f) *w razie powtórzonego ostrzeżenia jednego i tego samego właściciela o przysłanie z domu powozów i uprzęży w nieporządnym stanie, konie liche, niezdatne do jazdy, obowiązany będzie przedstawić władzy policyjnej do usunięcia ze stacji i wzbronienia dalszego zarobkowania.*

8.

Zaprowadzenie na stacjach słupów, ustanowienie i utrzymanie nadkonduktorów dokonanem ma być z dniem 20 kwietnia (1 maja wg kalendarza gregoriańskiego, obecnie obowiązującego – przyp. red.) *roku bieżącego przez samychże właścicieli omnibusów i ich kosztem.*

9.

Nadkonduktorzy używać winni odzieży przypisanej konduktorom omnibusów z dodaniem galonu przy czapce na znak starszeństwa.

Pod koniec 1864 roku po warszawskich ulicach kursowało 100, najczęściej sześcioosobowych omnibusów, ale były także ośmio- i dziesięcioosobowe. Rzadko przewoziły dozwoloną liczbę pasażerów. Najczęściej zabierano dodatkowo dwie, trzy osoby.

Omnibusy, wzorem dorożek, posiadały przyporządkowane „numery taborowe" wynikające z numeru udzielonej rocznej koncesji. Były to okrągłe, emaliowane tabliczki w kolorze wiśniowym (w dorożkach tabliczki były zielone) z namalowanym białą farbą numerem koncesji i rokiem. Umieszczano je ze wszystkich czterech stron powozu, a dodatkową piątą tabliczkę zawieszano na skórzanym rzemyku na plecach stangreta.

Zwyczaj umieszczania na dachach pojazdów tablicy kierunkowej z numerem linii i nazwami przystanków krańcowych przeniesiono z czasem na tramwaje konne, a nieco później (w 1908 roku) również na tramwaje elektryczne. Wraz z pojawieniem się coraz dłuższych wozów, tablice kierunkowe stawały się większe, czytelniejsze i dokładniejsze, gdyż pomiędzy nazwami krańców dodawano nazwy ważniejszych ulic.

Autobusy na wzór paryski

W Warszawie tablice kierunkowe „zeszły" z dachów na burty pojazdów w 1928 roku za sprawą autobusów, które jako pierwsze wprowadziły nowy paryski wzór. Podobnie jak w Paryżu były to czteroczęściowe tablice emaliowane. Na przód i tył





fot. „Światowid” – ilustrowany tygodnik nr 50 z 1929 roku

Autobus dla Warszawy na wystawie w Paryżu w 1929 roku. Zgodnie z wzorem paryskim, autobusy dekorowano bocznymi tablicami emaliowanymi z nazwami przystanków krańcowych i ważniejszych ulic obsługiwanych przez linię. Dodatkowo na czoło i tył autobusu wprowadzono tablice z numerem linii i nazwami przystanków krańcowych

pojazdu wprowadzono dodatkowo tablice z numerem i nazwami przystanków krańcowych.

Nowe boczne tablice, umiejscowione na wysokości wzroku pasażera stojącego na przystanku, nie przyjęły się na warszawskich tramwajach. Powiększono natomiast przednie tablice kierunkowe, zmniejszono numery linii na dachu wagonu oraz zrezygnowano z tablic kierunkowych na dachu. Ten stan utrzymał się w tramwajach niemal do sierpnia 1944 roku. Tramwaje wprowadziły jednocześnie innowację w informacji pasażerskiej – podświetlane wewnętrzne tablice kierunkowe wskazujące kraniec, do którego w danym momencie podążał skład. Próby przeprowadzono w kilku wagonach, ale ostatecznie rozwiązanie nie przyjęło się.

Stosowane obecnie tablice kierunkowe dwustronne z informacją wewnątrz, jak i na zewnątrz pojazdu, zawieszane w oknach, pojawiły się dopiero podczas okupacji. Ich celem nie było jednak wskazywanie kierunku jazdy. Napisy „Nur für Deutsche” zakazywały wstępu na platformę wszystkim oprócz Niemców, a inne „Nur für Juden” informowały, że pojazd jest przeznaczony tylko dla Żydów.

Z chwilą uruchomienia komunikacji tramwajowej po II wojnie światowej, w 1945 roku informacja pasażerska na zewnątrz i w środku pojazdów właściwie nie zmieniła się. Przyjęto przedwojenne i okupacyjne systemy dużych kołowych kierunkowych tablic czołowych na dachach z numerem linii, a na bocznych ścianach wozów, na wysokości dachu, niewielkich prostokątnych tablic z numerem linii.

Trolejbus jadący ulicą Bracką w 1946 roku. Wraz z pojawieniem się nowego środka komunikacji tabliczki z oznaczeniem linii zaczęto umieszczać po prawej stronie na styku burty z linią okien



fot. ze zbiorów Miejskich Zakładów Autobusowych w Warszawie

Wprowadzenie do ruchu pierwszych trolejbusów w 1946 roku zapoczątkowało innowacje w tablicach informacyjnych, zarówno pod względem ich wielkości, jak i treści. Obok nazw krańców umieszczano na tablicach również oznaczenie linii. Tablice po raz pierwszy zaczęto umieszczać na zewnątrz pojazdu, po prawej stronie na styku burty z linią okien. Były one dwustronne i tym samym widoczne także dla pasażerów wewnątrz pojazdu.

Wraz z pojawieniem się w lipcu 1947 roku pierwszych powojennych warszawskich autobusów Chausson APH 47 powrócono do bocznych tablic kierunkowych na burtach. Podobnie jak przed wojną, na lekko wypukłych, blaszanych i emaliowanych, białych tablicach umieszczano nazwy ulic i krańców linii, wypisane czarnymi literami. Na przodzie autobusu, w górnej części, w tzw. świetlikach wstawiano, wykonaną ze sklejki, tablicę kierunkową informującą o kierunku jazdy. Kierowca po wykonywaniu tzw. półkursu zamykającego pętlę, a przed rozpoczęciem jazdy w przeciwną stronę przekręcał tablicę na drugą stronę, gdzie widniała nazwa drugiego krańca. Nad świetlikiem umieszczono kołowe tablice z numerem linii, podobne do tramwajowych.

W 1950 roku w Warszawie zaczęły kursować węgierskie Mavagi. Jednocześnie wewnątrz pojazdu

Chausson obsługujący linię pospieszną A pod koniec lat 50. XX wieku. Informację o oznaczeniu i charakterze linii umieszczano m.in. w świetlikach znajdujących się w przedniej górnej części autobusu



fot. ze zbiorów Ryszarda Sobczyka



fot. ze zbiorów Miejskich Zakładów Autobusowych w Warszawie

Okazjonalna linia na Wyścigi w latach 60. XX wieku. Tablice z informacją o przystanku końcowym umieszczano na przednim zderzaku

zaczęto umieszczać dwustronne boczne tablice kierunkowe oparte na wzorze z trolejbusów. Było to związane nie tylko z wygodą i niewielkimi kosztami rozwiązania, ale także z ogólnokrajowymi przepisami o publicznym transporcie zbiorowym z 1950 roku, m.in. instrukcjami szczegółowymi o urządzeniach komunikacji miejskiej w Warszawie, Łodzi i pozostałych miastach, w tym instrukcją dotyczącą oznaczeń i malowań pojazdów w komunikacji miejskiej. Zgodnie z nowymi instrukcjami, tablice kierunkowe zawieszane w oknach pojawiły się również w tramwajach.

Obustronnie nadgryzione serce

Przepisy z 1950 roku i lat późniejszych do 1952 roku w sprawie tablic kierunkowych nie dotyczyły jednak autobusów Chausson. Nowych zaleceń nie zastosowano również przy kolejnych dostawach autobusów Chausson APH 521 i 522. To niedopatrzenie szybko zaczęto wykorzystywać w warszawskich autobusach. Do 1960 roku powstało kilka nowych wzorów wielkości i kształtów czołowych tablic kierunkowych i oznaczeń linii. Zniknęły z dachów duże, okrągłe tarcze, a ich miejsce zajęły prostokątne umieszczane na dolnym przednim zderzaku. Były mniej widoczne z daleka, ale wpływały pozytywnie na estetykę pojazdu. Tablice przednie tzw. linii



fot. ze zbiorów Miejskich Zakładów Autobusowych w Warszawie

zielonych i okazjonalnych np. „Wyścigi" były widoczne dopiero z odległości pięciu – ośmiu metrów, zamiast zalecanych 20 – 30 metrów.

Wraz z wprowadzeniem linii pospiesznych, na autobusach pojawiły się małe zielone okrągłe tablice z białymi literami oznaczającymi poszczególne linie. Również i one były umieszczane na wysokości przedniego zderzaka.

Jednym z ciekawszych rozwiązań, zastosowanych prawdopodobnie tylko w autobusach Chausson, były tylne tablice z oznaczeniem linii w kształcie „obustronnie nadgryzionego serca". Trudno powiedzieć, czy ich kształt powstał w wyniku przycinania okręgu, owalu, czy rombu, ale trudno było w nich odnaleźć zalecane prostokąty.

Pod koniec lat 50. XX wieku w warszawskich pojazdach komunikacji miejskiej obowiązywała nieograniczona liczba rodzajów tablic, zarówno pod względem kształtów, jak i kolorów. Chaos w dekoracjach autobusowych i tramwajowych występował także w innych polskich mias-tach, co skutkowało dezinformowaniem, a nie informowaniem pasażerów. Kres niczym nieograniczonej dowolności w projektowaniu tablic położyło Rozporządzenie Ministra Komunikacji z 1964 roku w sprawie stosowania dodatkowych górnych świateł pozycyjnych w autobusach komunikacji publicznej i w sprawie tablic kierunkowych autobusów.

O nowych oznaczeniach pojazdów komunikacji miejskiej oraz o wydarzeniu sprzed 30 lat, z którego wyników korzystamy do dziś przeczytają Państwo w kolejnym numerze iZTM. ■

tekst: Włodzimierz Winek
Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie

po lewej: Chausson w 1960 roku z tablicą informacyjną w kształcie „obustronnie nadgryzionego serca"

Jak Tosia i Michaś stali się **Kłapodziobami Wylewnymi**



Tosia i Michaś miesiąc temu wybrali się na przejażdżkę omnibusem konnym. Dziewczynce tak bardzo się to spodobało, że namówiła rodziców, aby zapisali ją na lekcje jazdy konnej. Nawet Michaś zdecydował, że spróbuje, choć na początku wydawało mu się to zbyt „dziewczyńskie".

Rodzeństwo, wracając tramwajem do domu z pobliskiej stadniny, podekscytowane dzieliło się wrażeniami z pierwszych zajęć. Dzieciaki zapominały, że nie są same i zaczęły wzajemnie się przekrzykiwać:

- Widziałeś, widziałeś jak karmiłam go marchewką? Miał takie duże zęby, trochę się bałam gdy oblizując się zaczął schylać głową w moim kierunku – powiedziała głośno Tosia.

- A słyszałaś jak ten czarny parsknął? – zapytał Michaś. Aż podskoczyłem z wrażenia – dodał i zaczął naśladować wszystkie odgłosy wydawane przez konia, jakie usłyszał.

- Nie czarny tylko kary, przecież pani nam tłumaczyła, nie pamiętasz już? – zapytała głośno Tosia. Kończąc pytanie kątem oka zauważyła, że ludzie w tramwaju przyglądają się im uważnie. Na początku pomyślała, że ciekawi ich dalsza część opowieści o koniach lub zazdroszczą im fajnie spędzonego popołudnia. Dziewczynka przypomniała sobie jednak co zawsze powtarzała im mama, gdy podróżowali wspólnie komunikacją miejską.

- Michaś chodź, to nasz przystanek! – powiedziała Tosia i szybko wysiadła z tramwaju ciągnąc za sobą brata. Ten zdążył jedynie powiedzieć – To...ssi....! Dziewczynka jeszcze krzyknęła w kierunku zamykających się drzwi – Przepraszamy! I tramwaj odjechał.

Rodzeństwo stanęło pod wiatą, Tosia czerwona ze wstydu, a Michaś zaskoczony całą sytuacją. Obok rozkładu jazdy wisiał plakat z **Kłapodziobem Wylewnym**, i gdy Michaś go zobaczył, zrozumiał o co chodziło siostrze.

Rodzeństwo zachowywało się zbyt głośno uprzykrzając podróż pozostałym pasażerom. Nie zrobili tego specjalnie, a Tosia szybko zorientowała się, że ich zachowanie było niegrzecznie. Dzieci wsiadły do następnego tramwaju i całą podróż zawstydzone milczały.

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO